

*Saab 9-7X Aero 2008*

| | |
|---|---|
| **NEVS-brevet** | **torsdag 18 april** |
| **Föregående** | **onsdag 17 april** |

**NyTeknik**

## 1. Nevs börjar bygga bilar i Trollhättan – åt Sono Motors

2019-04-17 11:40 **Johan Kristensson**

**260 000 bilar med inbyggda solceller ska byggas i Trollhättan. Därmed kan en lång period av stillestånd i bilfabriken vara över.**




Elbilstillverkaren Nevs, sprungen ur Saab Automobile, ska bygga bilar åt det tyska företaget Sono Motors, rapporterar Sveriges Radio.

Sono Motors har lanserat en liten elbil kallad The Sion. Den är klädd i solceller som kan producera el motsvarande upp till 34 kilometers räckvidd per dag. Företaget startade så sent som 2016 och hittills har nästan 10 000 förbeställningar trillat in.

Avtalet blev klart i dagarna. En viktig faktor som fick Sono Motors att till slut välja Trollhättan som tillverkningsort är Nevs nya majoritetsägare, det kinesiska konglomeratet Evergrande.

– Evergrandes finansiella muskler innebär att Sono Motors kan anta att vi kommer att finnas kvar även om några år. Det fanns tveksamheter om det i höstas men nu tvivlar de inte längre, säger Fredrik Fryklund, kommunikationschef på Nevs.

**Hundratals nya arbetstillfällen**

Tillverkningen kommer att innebära hundratals nya arbetstillfällen. Senast det serietillverkades bilar i större skala i Trollhättan var innan Saabkonkursen 2011. Kring 2014 tillverkades några hundra bilar.

– Därför är detta en viktig milstolpe både för Nevs och för Trollhättan. Merparten av de Nevs-anställda är ingenjörer. Men hela Trollhättan efterfrågar tillverkning. Det är det som räknas, inte hur många bilar vi konstruerar, säger han.

Kontraktet gäller 260 000 bilar under åtta år. Förväntad årsproduktion efter uppskalning är 43.000 fordon. Fabriken har kapacitet att rulla ut 200 000 fordon per år, så det finns gott om kapacitet kvar för Nevs egen produktion, när, och om, den kommer igång. Fredrik Fryklund säger också att Nevs är öppna för att bygga bilar åt fler än Sono Motors.

– Ja, det finns inget motsatsförhållande i det. Finns det ledig kapacitet är det bra att den används. Även om fabriken har stått stilla länge är den i gott skick, säger han.




*Bild på NEVS fabrik i Trollhättan tagen för två år sedan.*

**Ingen lackeringsverkstad behövs**

Nu inleds arbetet med att köpa in de maskiner som behövs. Eftersom The Sion är klädd i solceller och har ett yttre lager gjort av svart polymer finns inget behov av en lackeringsverkstad. Tillverkningen kan komma igång i slutet av 2020, tror Fredrik Fryklund.

– Det är en rent praktisk fråga. Många beställningar av material måste göras, personal rekryteras och utbildas. Det gör det svårt att komma igång innan dess, säger han.

**Sono Motors har knappt 10 000 förbeställningar men avtalet gäller 260 000 fordon. Vad händer om så många bilar inte behöver tillverkas?**

– Jag kan inte de delarna av avtalet i detalj, men jag tror nog att vi har försäkrat oss om att Sono Motors står för investeringar i maskiner och annat. Vi tar ingen större risk. Samtidigt tycks det finnas stor efterfrågan på deras bilar. När det väl står klart vilken bil som ska tillverkas kommer nog försäljningen ta fart, säger han.

Fredrik Fryklund vill inte kommentera hur mycket affären är värd för Nevs, men säger att det självklart inte innebär en förlustaffär.

**RELATERADE ARTIKLAR**

Kinesisk jättekoncern köper majoritetspost i Nevs

"Nevs är ingen Tesla, alla ska ha råd att köra den"

Kai Johan Jiang: Nu är Nevs ur krisen

Nevs investerar miljardbelopp i Koenigsegg

NyTeknik

## 2. Regeringen gör nytt försök – ladda hemma-stödet införs igen

2019-04-12 14:30 **Felix Björklund**

**Bidraget för att installera laddare för elbilar hemma får en andra chans. Exakt hur det nya stödet kommer att se ut är ännu oklart.**



Vid årsskiftet 2017/2018 lanserades möjligheten för småhusägare att få bidrag för att installera hemmaladdare för elbilar. Ett sätt att gynna omställningen till en fossilfri transportsektor, motiverade klimatminister Isabella Lövin (MP) satsningen då.

Men när fjolåret började närma sig sitt slut kunde man konstatera att intresset hade varit svalt, vilket stod i bjärt kontrast till den populära elcykelpremien. Totalt hade då bara 15 procent av årets pott för laddning hemma betalats ut.

En besvikelse sa förespråkarna – ett fiasko sa belackarna. Och när Moderaterna och Kristdemokraternas budget antogs sent i fjol var ladda hemma-bidraget struket.

**”Fler kan påbörja sin klimatomställning”**

Nu blåser regeringen liv i den nedskjutna satsningen, och snart blir det återigen möjligt att få bidrag för att installera laddplatser. Klimatklivet, där ladda hemma-bidraget ingår, förstärks med 750 miljoner i år och totalt handlar det om miljöstöd på 1,5 miljarder kronor.

– Nu bygger vi det hållbara samhället och då behöver Sverige ställa om till fossilfrihet. Klimatklivet har möjliggjort stora utsläppsminskningar och en stärkt laddinfrastruktur i hela landet. Nu tillför vi medel så att fler kan söka stöd och påbörja sin klimatomställning, sa Isabella Lövin när vårändringsbudgeten presenterades.

Exakt hur bidraget kommer att utformas var inget man avslöjade. Det tidigare stödet bestod av att den som installerar en laddbox vid sitt hem får bidrag för hälften av kostnadernas, som mest 10 000 kronor.

**Läs mer**: BMW:s satsning: Ger laddbox på köpet

Bidraget utbetalas av Naturvårdsverket, men där har man ännu inte öppnat för nya ansökning utan anger att verket i nuläget inte vet hur anslaget ska fördelas – eller om förutsättningarna från tidigare förordning blir desamma. Därför avvaktar man ett förtydligande från regeringen.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 3. Billigare Tesla Model 3 lanserad

**Mattias Rabe** 12 april 2019

**För den som nöjer med kortare räckvidd, långsammare acceleration, färre funktioner och prylar finns nu ett billigare Tesla Model 3-alternativ.**



Tesla Model 3 Standard Range Plus finns nu att beställa i Sverige. Den är ett betydligt billigare alternativ än de två Dual Motor-varianter (fyrhjulsdrivna) som hittills har funnits i utbudet – Model 3 Long Range för 653 780 kronor och Model 3 Performance för 759 480 kronor. Model 3 Standard Range Plus kostar från 540 880 kronor, det vill säga 112 900 kronor lägre pris än Model 3 Long Range.

**En motor**

Det lägre priset innebär en elmotor i stället för två. Modellversionen driver således enbart på bakhjulen. Det innebär också att batteriet är mindre, hur mycket mindre än Long Range- och Performance-modellernas 75 kWh är ännu inte meddelat, men 55 kWh är en siffra som många har kommit fram till.

Med mindre lagringsutrymme för energi blir det också kortare räckvidd. Enligt WLTP-körcykeln 41,5 mil i stället för Long Range-versionens 56 mil. En motor i stället för två innebär även långsammare accelerationer. 0-100 km/h går på 5,6 sekunder, en sekund långsammare än för Long Range. Toppfarten ligger på 225 km/h, åtta bakom Long Range.

**Lägre utrustningsgrad**

Men färre motorer, mindre batteri, kortare räckvidd och sämre prestanda är inte allt som hör till den lägre prislappen. Ett mindre ljudsystem har tagit plats i Model 3 Standard Range Plus och navigationen utgörs av grundläggande kartor, inte satellitkartor som i de dyrare modellversionerna. Dessutom har man sparat in på funktionerna för streamad musik över Internet, webbläsare och automatisk garageportsöppnare.

Det grundläggande Autopilot-paketet är standard i Model 3 Standard Range Plus och som tillval för 55 000 kronor finns den utökade varianten med självkörande funktionalitet.



**Ännu billigare Model 3**

Det finns sedan en dryg månad tillbaka en ännu billigare variant, den heter Model 3 Standard Range (dvs utan Plus-tillägget) men finns än så länge bara i USA. Detta är den så berömda 35 000-dollarsversionen som varit på allas läppar under några år. Den har ett 50 kWh-batteri och ytterligare några mil kortare räckvidd samt än mer avskalad standardutrustning. Denna instegsvariant finns dock inte längre att bygga ihop och beställa via Teslas webbplats utan man måste ringa eller besöka en Tesla-butik för att få tag på en sådan. Tesla menar att denna enklaste modellversion sålde för dåligt för att få lov att ta plats på företagets hemsida.



**Mattias Rabe**




## 4. Helelektriska Mini går nu att förboka – Sverige först ut

**Text: Fredrik Sandberg**

Publicerad: 2019-04-08

**I november 2019 påbörjas produktionen av den första helt elektriska Mini-modellen, som kommer heta Mini Cooper SE. Redan i dag kan svenska köpare förboka bilen hos svenska Mini-återförsäljare.** [Eller på nätet via den här länken.]




Bokningsavgiften är 15 000 kronor och dras av från priset när den slutgiltiga ordern läggs. Ångrar man sig återbetalas avgiften i sin helhet, skriver BMW Group Sverige i ett pressmeddelande.

– Människor förändras och det gör vi också. Under det senaste året har vi tagit flera steg mot att göra valet av rätt Mini enklare genom att nu enbart erbjuda bilar som är bensindrivna, laddhybrider och nu också helt elektriska. Tillsammans med våra återförsäljare uppdaterar vi dessutom våra återförsäljarhallar, och kommer erbjuda skandinavisk design och en Mini-unik kundupplevelse, säger Anders Brocknäs, ansvarig, Mini Northern Europe.

Mini Cooper SE visades för första gången upp på mässan i Frankfurt 2017 och kallades då ”Mini Electric Concept”.

I början av 2017 lanserade MINI sin laddhybridversion av Mini Countryman. Den blev snabbt populär på den svenska marknaden, och försäljningen har sedan dess ökat med hela 248 procent, enligt pressmeddelandet.

Sverige är ett av de första länderna i världen där bilen nu kan bokas. Vi får dock inte veta fler tekniska specifikationer som batteristorlek och motorstorlek.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 5. Provkörning av Volkswagen T-Cross 1,0 TSI 95

**Robin Törnros** 13 april 2019

**Suvmarknaden börjar bli ganska mättad vid det här laget, men det hindrar inte Volkswagen från att lansera ytterligare en suv. Vi har åkt till Mallorca för att känna på nya T-Cross.**




När det kommer till bilar i denna storleksklass vill tillverkarna gärna krydda dem lite med spexiga färger i interiören och på fälgarna. Ett försök att göra dem lite mer intressanta än vad de är. Bland annat gjorde Nissan det med Juke och Volkswagen det med minstingen Up. T-Cross är inget undantag och min fördom bekräftas snabbt då flottan uppradad framför mig på flygplatsen i Mallorca innehåller en palett av flertalet pastellfärger. Färger som du troligtvis inte kommer att se på vanlig väg i Sverige då kunderna sällan vågar sväva ut allt för mycket. Tråkigt.

Jag blir tilldelad en T-Cross med instegsmotorn TSI 95 iklädd Energetic Orange som kan liknas vid en trafikkon. Beteckningar som X, Cross och Q är vanliga för bilvärldens suvar men denna gång lovar Cross-beteckningen lite mer än vad den levererar. Här finns ingen fyrhjulsdrift, avancerade terrängsystem eller slitstarka hasplåtar. Detta är en bil för stadstrafik. Punkt. Men sedd som en sådan är den faktiskt ganska bra på det den gör.

Jag kliver in bakom ratten och insteget underlättas av suvhöjden, något som säkerligen uppskattas av något äldre kunder (och vår stelbente chefredaktör, reds anm…). Väl på plats är den tygklädda stolen riktigt bekväm med gott om sidostöd i både dyna och ryggstöd. Svankstöd justeras med en konventionell spak vid sidan mot dörren. Att hitta en bra körposition är som vanligt hos Volkswagen inga problem då justermånen är god, så även gällande inställning av rattposition.




*Sammanhängande bakljus är mycket trendigt nu*
*men på T-Cross sitter inga lampor bakom den svarta plasten.*

Något jag reagerar på är de höga dörrsidorna som får mig att känna mig inpackad, lite obekvämt till en början men något jag snabbt vänjer mig vid och trivs med. Det går också att höja stolen en bit och det höga taket tillåter ganska mycket längre personer än jag med mina 176 centimeter.

Den lilla trecylindriga enlitersmotorn puttrar igång med det karaktäristiska trepipsljudet, nästan lite likt det hos en boxermotor. Den är kopplad till en femväxlad manuell låda och det känns ovant att i en ny bil navigera en sådan nu för tiden, men ettan hittas snabbt och jag börjar navigera ut från flygplatsen. T-Cross upplevs direkt smidig och tack vare den kompakta storleken är det enkelt att ha överblick över var bilen faktiskt befinner sig. Något som den kantiga formen också bidrar till.

Väl ute på motorväg är det förvånande att väg- och vindljud är relativt frånvarande. Nu rullar jag visserligen på slät asfalt på Mallorca men den är trots det tystare i kupén än väntat. Motorns puttrande gör sig dock påmint då och då men inte på ett alltför störande vis. Volkswagen Sverige tror att just denna 95-hästars bensinmotor blir den mest populära på den svenska marknaden och den är faktiskt helt tillräcklig. Visst blir jag tvungen att växla ner några steg vid brantare uppförslut men överlag ter sig T-Cross bra med denna maskin.

Enligt den nya WLTP-körcykeln utlovar Volkswagen en snittförbrukning på 0,58 l/mil och under dagens körning verkar det faktiskt stämma ganska bra. Färddatorn meddelar ett snitt om 0,59 l/mil under körning längs motorväg, landsväg och i stadskärnor. Typexempel på blandad körning.

Jag viker in på lite kurvigare landsvägar, oerhört smala sådana med stenmurar tätt intill på båda sidor. Ett möte här betyder i princip att sidospeglarna stryker mot varandra men tacksamt nog är karossen smal och missöden kan undvikas. I mittläge rakt fram upplevs styrningen avslappnad och tillåter ett visst spel innan hjulen börjar röra sig. På ett positivt sätt ska tilläggas. När det krävs är den alert och distinkt men ändå åt det avslappnade hållet, det går lätt. En viss understyrningstendens känns av men på grund av kort axelavstånd motverkas detta.




Provbilen har konventionella mätare men digitala mätare finns som extrautrustning.

Måttet 255 centimeter mellan axlarna är exakt samma som hos Polo. Till skillnad från Polo har T-Cross ett baksäte som kan skjutas totalt 14 centimeter i längdled. En funktion som Volkswagen gör en stor sak av och är stolta över. Jag förstår dock inte grejen. På plats i baksätet bakom mig själv har jag cirka fem centimeter över mellan knä och ryggstöd om baksätet är i det bakre läget. Helt klart godkänt för denna biltyp. Men skjuter jag det framåt för att frigöra mer lastutrymme blir benutrymmet i stort sett obefintligt. Dessutom uppstår ett djupt dike mellan bagagerumsgolvet och ryggstödet där prylar kan trilla ner och tappas bort. Även om ryggstöden fälls ner kvarstår diket och dessutom blir funktionen av skjutbart baksäte då överflödig. En onödig funktion helt enkelt. Med stolarna i sin grundposition ryms 385 liter last i bagaget, fem liter mer än i Golf, och med det helt nedfällt går det in upp till 1 281 liter.

Bortsett från baksätet upplever jag T-Cross som en riktigt trevlig bil som faktiskt kan bjuda på en del körglädje samtidigt som formatet är smidigt och den är lättkörd. Detta är dock inte första gången Volkswagen försöker lansera en crossovermodell i Polo-format. Kanske kommer du ihåg när Volkswagen redan för drygt femton år sedan lanserade liknande versioner av Golf och Polo med förnamnet Cross. Mottagandet blev relativt svalt och det är ytterst sällan de syns i daglig trafik. Nu verkar marknaden vara mer mogen för biltypen då var och varannan bil som rullar ut från bilhandlarna är någon form av högbygge.

Syskonet till T-Cross, den Golf-baserade T-Roc, som lanserades under 2017 har blivit riktigt populär och är ett vanligt inslag i trafiken, åtminstone kring våra större städer. Det bådar gott för en bil som T-Cross som är snäppet mindre än nämnda syskon. Polo är en bra bas men T-Cross är inte ensam i sitt segment för här trängs ju även bilar som kusinen Seat Arona som lanserades för två år sedan. I stort sett samma bil bortsett från andra designdrag och ett lägre pris.

Jämfört med T-Roc är T-Cross 13 centimeter kortare och mäter in på totalt 411 centimeter, alltså drygt fem centimeter längre än Polo. Ett mått som torde vara perfekt för stadsmiljö. För det är trots allt i städerna som majoriteten av framtida T-Cross kommer att rulla, trots sina suv-attribut. Något som även avsaknaden av fyrhjulsdrift vittnar om.

T-Cross kommer till Sverige i slutet av april och Volkswagen förväntar sig som sagt att instegsmodellen med 95-hästars bensinare blir storsäljare. Den kostar från 199 900 kronor. Övriga motorer är samma bensinmotor men med 115 hästkrafter eller en 1,6-liters dieselmaskin med 95 hästar, de går även att få med DSG-låda för ett tillägg om 15 500 kronor, sexväxlad manuell är standard. Startpris är 223 900 kronor respektive 234 900 kronor. Prispåslaget beror på att de då kommer med den högre utrustningsnivån GT där bland annat parkeringsassistent, adaptiv farthållare, LED-strålkastare och dimljus ingår.

Prisnivån för T-Cross med TSI 115-motorn ligger väldigt nära det större syskonet T-Roc med samma motor. Merkostnaden för T-Roc är endast 5 000 kronor vilket torde få kunder att rikta blickarna mot den i stället. Det är med andra ord ganska trångt i segmentet kompakta suvar.



*Enkla stolar med bra sidostöd och bra stoppning.*
*Inspirerande industrigrå kulör från Wolfsburg…*

## Tre frågor



***Jochen Tekotte*** *– Product line communications.*

**Vilken är den typiska köparen av T-Cross?**
– Både yngre familjer och äldre personer som vill ha en liten, smidig bil som har lite extra höjd.
**Vad står egentligen ”T” för?**
– Ärligt talat så är det lite av en nödlösning för att alla suvar ska börja på T. Jag skulle kunna säga att det står för Tracks men det vore en lögn.
**Kommer det någon cabrioletversion av T-Cross?**
– I nuläget finns ingen sådan planerad men T-Roc lanseras som cabriolet inom kort.



*När baksätet skjuts fram blir det ett djupt dike mellan golv och ryggstöd. Smuggelutrymme…?*

## Det här är nytt!

**Minstingen** T-Cross är hela tolv centimeter kortare än populära syskonet T-Roc, och därmed VW:s nu minsta suv. Tänk dig en förhöjd Polo.
**Turbo** Tre motorer erbjuds, samtliga med turbo. Antingen en bensinare med 95 respektive 115 hästar eller en diesel med 95 hästkrafter.
**Baksätet** Är skjutbart i upp till 14 centimeter så du ska kunna prioritera last- eller benutrymme.




*Infotainmentskärmen känns igen från övriga Volkswagen-produkter, lätt och smidig att hantera.*



*T-Cross är lite lagomt draperad i svart plast.*
*Robin däremot är fullt draperad i svart tyg från topp till tå. Det döljer begynnande ölmage.*

## Volkswagen T-Cross 1,0 TSI 95

**Pris** 199 900 kronor, säljs nu, första kundleverans april 2019.

---

**Motor** Bensin. Tvärställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 74,5/76,4 mm, cylindervolym 999 cm3. Max effekt 95 hk (70 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 175 Nm mellan 2 000-3 500 r/min.

---

**Kraftöverföring** Motor fram, framhjulsdrift. 5-växlad manuell låda.

---

**Fjädring/hjulställ** Skruvfjädring, krängningshämmare bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel med längsgående länkarmar.

---

**Styrning** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,6 m.

---

**Bromsar** Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

---

**Hjul** Lättmetallfälg. Fälgbredd 6 tum, däck 205/60 R16.

---

**Mått/vikt (cm/kg)** Axelavstånd 255, längd 411, bredd 176, höjd 158, spårvidd f/b 153/150. Markfrigång 18. Tjänstevikt 1 245, maxlast 475, max släpvagnsvikt 1 000. Tank 40 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 455-1 281 liter.

---

**Fartresurser** Acceleration 0-100 km/h 11,5 s, toppfart 180 km/h.

---

**Bränsleförbrukning** (WLTP): Blandad körning 0,58 l/mil. CO2 131 g/km. NEDC: Stad 0,59 l/mil, landsväg 0,44 l/mil, blandad körning 0,49 l/mil. CO2 112 g/km.

---

**Garantier** Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans X år/assistansgarantin förnyas vid varje intervallservice utförd av auktoriserad märkesverkstad.

---

**Skatt** 1 754 kr per år de första tre åren, därefter 382 kr per år.

## Rivaler




**Seat Arona 1,0 TSI 95**
I stort sett samma bil som VW T-Cross, samma motorer erbjuds men till ett lite lägre pris. Låt smaken avgöra.
Pris: 176 900 kronor.




**DS 3 Crossback**
DS vill utstråla lyx med sin nya lillsuv och visst har den ett särpräglat utseende som sticker ut från mängden.
Pris: Ej prissatt, men cirka 230 000 kr i grund.




GALLERI
**Volkswagen T-Cross 2019**
**35 bilder**

ALLT OM BILAR

## 6. TEST: Lexus LC 500 – sportig lyx på japanskt vis

**Av Hans Hedberg**

Publicerad 11 apr 2019 16:05

**Vi plockar ut Lexus lyxiga LC 500, bestyckad med något så udda som en sug-V8-motor. Det är en kraftfull bil med sköna linjer som ser ut att vara utskurna med ett samurajsvärd. Men smakar det så kostar det.**



*Lexus LC 500 går upp mot konkurrenter som Porsche 911.*

Redan förra sommaren provkörde vår kollega Mikael Stjerna nya lyxcoupén Lexus LC i trakterna av St Moritz. Då handlade det mest om hybridversionen 500h med två kraftaggregat: 3,5 liters V6-motor på 299 hästkrafter samt elmotor på 179 hästkrafter med systemeffekt 359 hästkrafter. Stjerna rapporterade om tyst körkomfort och silkeslen drivlina. Men det var LC 500 utan ”h” som han egentligen ville ha.

**”Som japansk origami”**

LC 500 har en sug-V8-motor, det känns minst sagt exklusivt när alla andra bilmärken elektrifierar, downsizar, monterar turbo och skippar V8 överhuvudtaget.

LC-karossen är densamma, dressad i provbilens kristallvita närmast att likna vid en konceptbil med alla sina skrymslen och vrår och invecklade plåtveck. Som japansk origami. Mycket energi har lagts på lampdesign, baklyktornas evinnerliga L-former djupdyker in i karossen och framkallar hallucinationer. Samurajliknande kromade svärdsklingor befäster en svepande taklinje.




*Coupélinjer på japanskt vis som ser ut att vara framtagna med samurajsvärd.*

**477 hästkrafter och 270 km/h**

Men det viktigaste finner man under den väldiga huven. Spelverket är en sugmotor-V8:a av eget fabrikat. I Europa är Toyota-Lexus mest synonymt med spinnande hybriddrivlinor men särskilt i USA och Mellanöstern serveras ett flertal V8-drivlinor. 5-liters V8-motor finns bland annat i den mindre RC-coupén men hos LC passar konceptet än bättre.

Gran Turismo-känslan blir den rätta. Effektuttaget är i sammanhanget blygsamma 477 hästkrafter men räcker till. Acceleration 0-100 km/h går på 4,7 sekunder och den vita blixten toppar 270 km/h.

**Kostar över en miljon**

Utrustningsalternativen är tre: Luxury, Sport och hetsporren Sport+. Provbilen är just värstingen som även inkluderar differentialbroms av Torsen-typ, variabel styrutväxling och aktiv fyrhjulsstyrning.

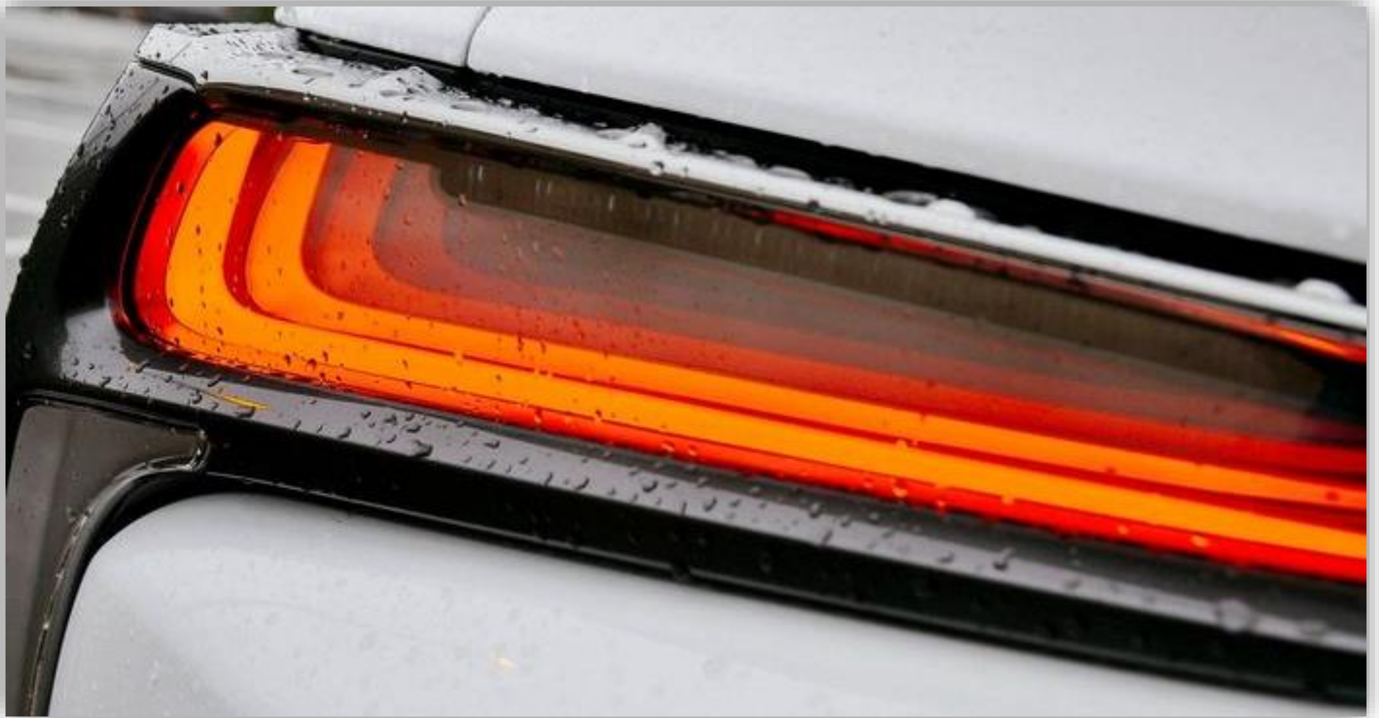
Grundpriset 998 000 kronor poppar därmed upp till 1 146 000 kronor, jämfört med liknande GT-lyxcoupéer från Maserati, Porsche och Aston Martin ändå konkurrenskraftigt. Chassikörhjälpen gör LC 500 Sport+ till enkel och lätt att köra. Tack vare med- och motstyrning hos bakaxeln är LC klippstabil vid snabba filbyten på motorväg, samtidigt blir vänddiametern vid U-svängar i citytrafiken bekväma 10,8 meter.

*Klassisk V8 på 5 liter utan turbo som kräver sina varv för att komma till sin absoluta rätt.*

*Interiör likt ett rymdskepp, som sig bör i en Lexus.*

Den tio(!)stegade automatlådan Direct Shift passar in växlarna lika snyggt som Zlatan gör tunnel på amerikansk soccer-back. Förarmiljön tar lite tid att vänja sig vid och finessen med att mätarklockorna i instrumentklustret kan byggas om både virtuellt som fysiskt är kanske en gimmick för mycket. Baksätet rymmer inga vuxna, men passar perfekt som lastutrymme eller skjutsplats för barn.

Med stor finess skjutsas man runt i vardagen av LC 500 och vill man ändå bråka och köra ”aktivt” själv betalas tilltaget fort tillbaka med uppåtgående smilband samt att man gärna hissar ner sidorutan för att höra V8-smattret vid toppvarvet strax över 7 000 r/min.



*Bakljusen ger ett intryck av oändligt djup.*
*Inspirerad av efterförbränningen på ett stridsflygplan. Nåja.*



## Köregenskaper 

Lexus ligger inte på latsidan när det gäller att utveckla vägegenskaper och inbyggd körkänsla. Trots två tons tjänstevikt svänger LC 500 dit man vill, men bilen är mer av en stor och kraftfull Gran Turismo-bil ämnad för långdistansresor än en renhårig sportbil för racerbanan.

**Säkerhet**

Med aktiv fyrhjulsstyrning, diffbroms och variabel styrutväxling en körsäker bil – som även är fylld av tekniska passiva säkerhetshjälpmedel. Autokörningssystemen ligger inte i toppklass och vi ställer oss frågan att ha passagerare i baksätet eftersom deras huvud placeras dikt an mot innertak samt glasrutor.




## Design 

En av paradgrenarna för stor-coupén från Lexus! Precis som med catwalkens haute couture-dressar delas publiken in i för och emot – hata eller älska. Gillar man Lexus stundtals avantgardistiska stilelement kan man aldrig se sig mätt på detaljlösningar och materialval. Men vi skulle önska oss en högre klass på inredningen, här är lägstanivån lite för låg.




## Komfort 

Två personer färdas elegant och avspänt i LC 500. Och snabbt om föraren är på det humöret. Omsorgen för bekvämlighet gäller stolar och ljudnivå, men de stora hjulen bullrar en del. Den breda karossen tillsammans med långa dörrar gör insteget krångligt på smala P-rutor, det gäller att parkera med framförhållning!

## Ekonomi

Samma grundprislapp (998 000 kronor) vare sig om du väljer LC 500 med 5,0-liters V8 med 477 hästkrafter eller LC 500h med 3,5-liters V6 hybriddrivlina och 359 hk, CO2-utsläpp 265 g/km respektive 150 g/km. Framtida andrahandsvärde lär inte skilja avsevärt modellerna åt. Sett till prestanda- och teknikinnehåll är LC 500 om inte ett fynd så i alla fall ett klipp.

**Totalt: 19 av 25.**

## Rivaler




**BMW M850i xDrive Coupé**

8-serien finns enbart som fyrhjulsdriven i M-trim, därav den feta prislappen. Fyrsitsig med allroundegenskaper utöver det vanliga. 530 hästkrafter och 0-100 km/h på 3,7 sekunder.
Pris: 1 225 000 kronor.



**Polestar 1**
Sveriges nya sportbil saknar V8-motor men inte prestanda. Tvåliters bensinmotor plus dubbla elmotorer ger systemeffekt på +600 hästkrafter. Räkna med leverans under andra halvan av 2019.
Pris: Cirka 1 600 000 kronor.

## LEXUS LC 500 SPORT+

**Pris** 998 000 kronor, säljs nu.

**Motor** Bensin. Längsmonterad 8-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 12,0:1. Borrning/slag 94,0/89,5 mm, cylindervolym 4 969 cm3. Max effekt 477 hk (351 kW) vid 7 100 r/min, max vridmoment 540 Nm vid 4 800 r/min.

**Kraftöverföring** Motor fram, bakhjulsdrift. 10-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

**Styrning** Elservo. Vändcirkel 10,8 meter.

**Bromsar** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul** Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 8,5 tum, bak 9,5 tum, däck fram 245/40-R21, bak 275/35-R21.

**Mått/vikt (cm/kg)** Axelavstånd 287, längd 477, bredd 192, höjd 134, spårvidd f/b 163/164. Markfrigång 14. Tjänstevikt 2 030, maxlast 345, max släpvagnsvikt 0. Tank 82 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 197 liter.

**Fartresurser** Acceleration 0-100 km/h 4,7 s, toppfart 270 km/h. Bränsleförbrukning (NEDC) Stad 1,76 l/mil, landsväg 0,82 l/mil, blandad körning 1,16 l/mil. $CO_2$ 267 g/km.

**Garantier** Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

**Skatt** 3 792 kronor per år.

ALLT OM BILAR

## 7. Åtta bilar du inte ska köpa – onödiga och överflödiga

**Av Oskar Krüger**

Publicerad 9 apr 2019 13:49

**Det finns bilar som av en eller annan anledning inte platsar på den svenska marknaden. Här är åtta sådana – modeller som jag inte anser har något existensberättigande. Det är bilar som blir utklassade av konkurrenterna, är för dyra eller helt enkelt onödiga för merparten av köp-arna.**




### 1. BMW X7

BMW:s största suv har ända sen den kom 1999 hetat X5. Tills nu. När ingen har sagt att X5 är för liten presenterar BMW stolt X7. Med sina 515 cm är helt nya X7:an 23 cm längre än X5, som i sig är en av de största suvarna på marknaden. Därtill är X7 hiskeligt dyr, instegsversionen 30d, en dieselsexa på 265 hk, kostar från 859 800 kr! Det är 196 000 kr mer än motsvarande X5. Varför bygger BMW den här bilen? Och vem ska köpa den? Två frågor jag inte kan svara på. Men svaret på frågan om vilken bil som toppar listan på onödiga bilar är BMW X7. Cadillac Escalade är lika stor och onödig som X7 men Cadillac finns inte representerat i Sverige på alls samma nivå som BMW.




## 2. RAM

Finns det något mer amerikanskt än pickuptillverkaren RAM? En två meter bred och nästan sex meter lång flakbil är ingen bil som passar in i Sverige, ändå är det en ofärtjänt vanlig syn.
Få bilar slösar på utrymmen som RAM och trots den långa längden är flaket bara 20 cm längre än det i en Volkswagen Amarok. Fokus ligger här i stället på slösande interiörutrymmen. RAM är inte heller en bättre bil i övrigt än Amarok, sett till köregenskaper och komfort överlag. RAM är, trots en V8 på nästan 400 hästkrafter, en sävlig körupplevelse.



## 3. Volvo V90

Det är inget fel med Volvo V90. Det är bara att Volvo gjorde nya lillebror V60 lite för bra. V90 är en klart längre bil men på grund av den kraftigt lutande bakrutan, som är mer upprätt i V60, rymmer V90 endast 85 fler liter i bagaget när baksätet är nedfällt. Sen är skillnaderna svåra att utröna, både V60 och V90 är väldigt bra bilar och kupéutrymmena är snarlika! Så jag har väldigt svårt att motivera att köpa V90 som är 31 000 kr dyrare. V60 är dessutom nyare och i mina ögon mycket snyggare.



## 4. BMW X4 M

Personligen tycker jag att en vanlig suv är onödig. En bil som i bästa fall är lika rymlig som en vanlig kombi men betydligt tyngre, har sämre luftmotstånd och är dyrare. Att göra en suvcoupé har jag noll förståelse för, och att göra en prestanda-suvcoupé vet jag inte ens vad jag ska säga om.

Grundregeln för en snabb bil är en låg tyngdpunkt, som en Porsche 911 eller BMW M4. Det har förstås inte en prestanda-suvcoupé. BMW X4 M har faktiskt inte någon fördel jämfört med någon annan bil, om du inte vill ha en bil som är snabb rakt fram och är lätt att kliva i och ur samtidigt som du har överflöd av pengar och struntar i ett vettigt bagageutrymme. Tyvärr är inte BMW ensamma om att bygga den här sortens bil. Mercedes, Lamborghini och nu senast Porsche är inte bättre de.




## 5. Mercedes AMG GT 4-door coupé

Jag var själv i väg på världslanseringen av Mercedes senaste AMG-modell. Körningen ägde rum på och runt om USA:s Formel1-bana utanför Austin i Texas och det här är en riktigt bra bil. Trots bilens vikt och storlek är beteendet under bankörning riktigt bra utan att den är plågsamt obekväm på vanlig väg.

Men det finns ingen plats i Mercedes modellprogram för den här bilen. Den är nämligen nästan exakt lika i formatet som Mercedes CLS. Skillnaderna är att AMG GT ska vara sportig och CLS bekväm. Varför gör man inte bara som alla andra bilmärken och gör sportiga och bekväma versioner av samma modell?



## 6. Jeep Wrangler

Den ursprungliga Jeepen tog form under andra världskriget när USA klev in i kriget. Och ärligt talat har jag svårt att förstå att Jeep Wrangler fortfarande finns kvar. Namnet Wrangler kom inte förrän 1987 men hela bilkonceptet är väldigt likt de första Jeeparna som kom för snart 80 år sedan.

Wrangler är terrängduglig som få, men till vilken nytta? Enligt lagen får man nästan aldrig köra i terrängen. Och för att ta sig fram till fjällstugan eller köra över snövallar behöver du inte ha en bil som i övrigt är mycket sämre än en vanlig fyrhjulsdriven suv. Jeep Wrangler är till sitt gamla utseende till trots väldigt dyr. Dryga halvmiljonen för instegsversionen.



## 7. Mitsubishi Eclipse Cross

Mitsubishis klart bäst säljande modell i Sverige är Outlander PHEV. En laddhybrid i klassen mellanklassuvar. Och det är just det som gör Outlander populär, att den kan laddas med el vilket gör det möjligt att köra kortare sträckor utan lokala utsläpp. Utan den tekniken hade inte Mitsubishi sålt många Outlander i Sverige.

Eclipse Cross kom under fjolåret. Men inte som laddhybrid. En bil som är något mellanting av en hederlig suv och en suvcoupé med sin kraftigt sluttande bakruta. Ett designdrag som ofta används för att göra bilar snyggare och som vi sett på bland andra Volvo V90, för att inte nämna suvcoupéerna. Men problemet här är att Eclipse Cross inte är någon skönhet att se på, vilket går emot hela syftet med karossformen. Med en vanlig karossform vilket skulle ge bättre bagage och med samma drivlina som i Outlander PHEV kunde Eclipse Cross varit en väldigt potent suv. Nu faller den i stället platt som ett halvtaskigt försök att vara en sportig suv.




## 8. Fiat 124

Bilvärlden är full av samarbeten kors och tvärs för att sänka produktionskostnader. Fiat har gjort ett sådant med Mazda, där Fiat låtits bygga sin 124 Spider på en MX-5. Utsidan skiljer sig åt ganska kraftigt men interiört och under skalet är det tydligt att det är Mazda som är grunden.

Men när vi tagit ut Fiaten på bana är det klockrena beteendet från Mazda MX-5 som bortblåst. Fiat kör med en egen motor i 124 Spider som mer känns som en vardagsmotor, sen har 124:an heller ingen diffbroms och bilen känns överlag inte lika planterad i svängarna. Fiat 124 är helt enkelt en dålig kopia av en riktigt bra bil.

**Oskar Krüger**
oskar.kruger@teknikensvarld.se

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 8. Hjulstölder ska stoppas med svensk uppfinning

**Lasse Swärd** 11 april 2019

**En ny svensk uppfinning är tänkt att en gång för alla sätta stopp för hjulstölder. Rimgard heter produkten, ett femarmat lås som monteras i navet och täcker ett hjuls samtliga bultar. Lars Ivarsson, mannen bakom uppfinningen, menar att bultlåset är omöjligt att forcera med våld.**




Stöld av däck, fälgar och kompletta hjul är ett stort och växande problem, menar Rimgard. Andelen suvar ökar och trenden går mot allt större och därmed dyrare och mer exklusiva hjul. Enbart i Sverige sker omkring 10 000 kompletta hjulstölder varje år, enligt en kartläggning som Rimgard gjort.

Lars Ivarsson själv är en av alla som drabbats. När han i juni 2015 fick se sin bil liggande direkt på marken och alla fyra hjulen borta var det tredje gången det hände. Då bestämde han sig för att det också skulle bli den sista. Men hur skulle problemet angripas?

Som den uppfinnare han är började han skissa på några alternativ. Han ville ha något mycket bättre än dagens system med en låsbult. En sådan avskräcker inga yrkestjuvar. Varför inte utforma en modul som skyddar samtliga bultar? Med hjälp av en konstruktör var en första modell klar redan några månader senare.



*Ingen vill se sin bil så här. Skadorna är många gånger dessutom större än att bara hjulen är borta. Bilens underrede, avgassystem med mera kan ta skada.*

I dag har idén blivit till en komplett låskonstruktion som är patentskyddad i Sverige och USA. Efter ett par trevande år och med hjälp av nya ägare som skjutit till nödvändigt kapital har det nu blivit ett företag med ett dussintal anställda som har långtgående diskussioner med flera stora fordonstillverkare, däribland Volvo Cars. Den ursprungliga tanken var att erbjuda produkten enbart till bilhandeln, men nu ser den nyformade ledningen en betydligt större marknad som hägrar.

– Den är hur stor som helst om man ser globalt, hur många bilar som säljs varje år och vilka skadekostnader stölderna medför. Trenden är allt fler suvar, säger vd Martin Ljungqvist, som rekryterats till Rimgard från telekomvärlden.

Han ser tre huvudspår för tillväxt:

*Fordonstillverkare*. Rimgards lås monteras på nya bilar redan i fabrik, antingen som standard eller som tillval.

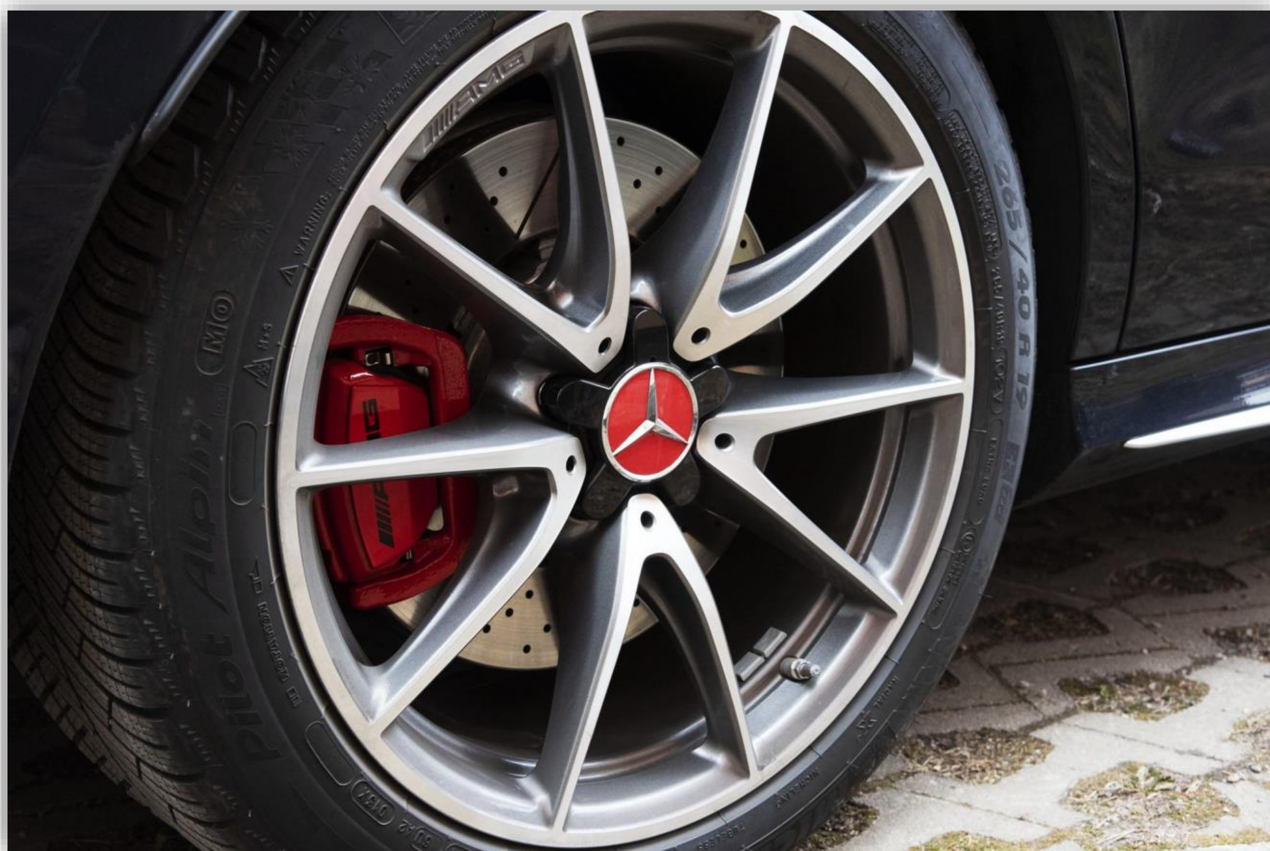
*Eftermarknad*. Försäljning eller uthyrning till generalagenter, bilhandlare, biluthyrningsföretag, detaljhandel och liknande kanaler.

*Privatmarknad*. Direktförsäljning till privatkund genom näthandel.

– Hur fördelningen blir kan vi inte säga, vi vet helt enkelt inte, säger Martin Ljungqvist.

Rimgard har under utvecklingen haft nära kontakt med Volvo Cars. Sedan i höstas säljs lås anpassade för Volvos bilar av Bilia och Upplands Motor och även hos några Mercedes-handlare. Även nätförsäljningen till privatkunder har kommit igång.

– Vi har haft utomordentligt god hjälp av Volvo under utvecklingen, berättar Lars Ivarsson och kollegan Cars Pettersson, som fungerar som produktutvecklare och meduppfinnare.




*Bultlåset är integrerat med fälgdesignen, och de sägs vara omöjliga att forcera.*

De för nu diskussioner med ett antal fordonstillverkare om olika former av samarbete eller licenstillverkning.

– Vi pratar med tolv, tretton tillverkare. Vi var nyligen i Paris för att visa produkten, säger Lars Ivarsson.

Modulen är enkel att montera. När den tryckts på plats för man in ett lås i centrum som passas in exakt med hjälp av kuggar och när nyckeln vrids om expanderar bakomliggande delar och låser fast bak på fälgen.

Utformningen av armarna som täcker bultarna kan behöva anpassas en aning för respektive märke, men centrumdelen passar uppemot 90 procent av alla bilar. I mitten finns ett hål där respektive märkeslogga passar. Det gör att modulen blir som en del av fälgens design.

– Den är gjord av aluminium och kommer därför att åldras i takt med fälgen. Det rent estetiska är en mycket viktig faktor, särskilt om den ska bli en del av en ny bil, säger Martin Ljunqvist.

Låsen kommer från Assa Abloy och övriga delar från företag runtom i landet och från utlandet. Modulen sätts samman i Götene.

– Assa Abloys laboratorium har testat vår låsmekanism och konstaterat att den är både borr- och dyrksäker, säger Carl Pettersson och fortsätter:

– Statens Provningsanstalt Rise och TÜV i Österrike har båda certifierat att vår produkt har den högsta möjliga säkerhetsnivån.

På frågan hur stort problemet är med kompletta hjulstölder säger Martin Ljungqvist att det inte finns någon särskild statistik, men att mörkertalet är stort.

– Vi har med hjälp av försäkringsbolag och polis uppskattat att det enbart i Sverige handlar om cirka 10 000 stölder per år, säger han.

– Kompletta hjulstölder kan orsaka omfattande skador på bilens underrede. Katalysatorer går sönder, dörrar och skärmar bucklas, bränsletank kan springa läck. Det blir snabbt väldigt höga skadekostnader, säger Martin Ljungqvist.

SVENSKA DAGBLADET

## 9. Vägra vara vuxen – en bil som håller dig ung

**Carl Legelius**

Sön 2019-04-07, 18.00

**Ta inte livet så allvarligt, det blir inget bättre av. Köp en Peugeot 205 GTI och styr dig fram med gaspedalen! Allt fler återupptäcker en av 80-talets roligaste bilar, alla kategorier.**




*Peugeot 205 GTI, en av 1980-talets allra roligaste bilar.*

**Plötsligt var den tillbaka,** folksportbilen som vi sett sakta dö ut under 1970-talet. Nu i skepnaden av en småbil med halvkombilucka och fällbart baksäte men lätt, stark och fruktansvärt rolig.

Golf GTI satte takten redan 1976 men många hävdar att Peugeot 205 GTI är den roligaste busbilen i sin generation. Extremt lätt och med en särpräglad tredörrarskaross, tuffa hjul och breda dekorlister med röd kärna skiljde den sig rejält från övriga modeller. Mattorna var knallröda och instrumenteringen riklig. Rena leksakslådan!

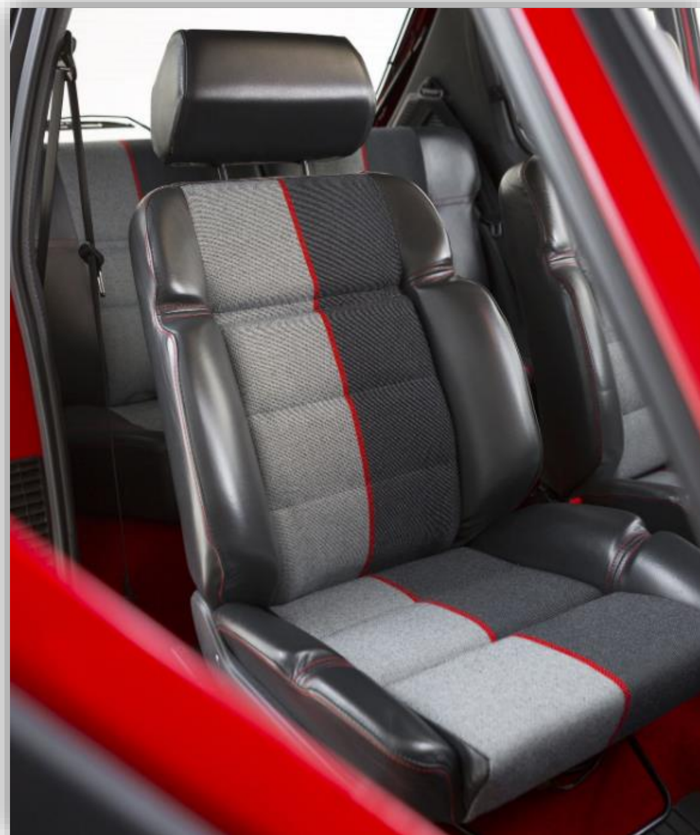
**Modellen 205 förändrade** Peugeot som bilmärke. Fyrdörrarsversionen släpptes på Genèvesalongen i februari 1983 och samma dag visades rallybilen 205 Turbo 16 i Paris. Nyheten slog ned som en bomb – Peugeot skulle ge sig in i rallycirkusen med en fyrhjulsdriven mittmotorbil.

Peugeot hade sett hur Audi på kort tid bytt image genom sina satsningar på rally och nya spännande produkter. Nu ville man göra en liknande resa. Och 205 blev precis den fullträff man hoppats på. Den var snygg, kul att köra och kunderna erbjöds en rad olika motoralternativ. I slutet av introduktionsåret toppade den redan den franska bilförsäljningen, totalt skulle det bli över fem miljoner exemplar.




**I januari 1984 kom** 205 GTI, och den såg nästan ut som rallybilen 205 Turbo 16. Den var 205-seriens första tredörrarsvariant för gatbruk och den hade smyckats med skärmbreddare, breda sidolister med röd dekorlist, matchande stötfångare och en djup frontspoiler med fjärrljus. De fantastiskt snygga lättmetallfälgarna från italienska Speedline var väldigt lika dem på rallybilen. Dessutom var 205 GTI sänkt med 17 millimeter och luftmotståndskoefficienten hade sänkts från redan respektabla 0,35 till 0,34.

1,6 liters cylindervolym och 105 hästkrafter låter inte så mycket i dag men det var en ganska kortslagig och varvglad motor. Och den hade inte så mycket att släpa på, eftersom 205 GTI inte vägde mer än 970 kg var förhållandet vikt/effekt bäst i klassen. Dessutom var chassisättningen mycket omsorgsfull, hade man väl kommit upp i fart var det sällan man behövde bromsa. Det var bara att vrida på ratten.



**Motorn blev starkare** med åren men det spelar ingen roll i vilken 205 GTI du sätter dig i – alla är otroligt kul att köra. Upplevelsen av fart är hela tiden påtaglig och det är kul redan från stilla-stående. Bilar som 205 GTI tillverkas inte längre. De modeller som i dag kallas för GTI-bilar är visserligen starkare men också tyngre, klumpigare och mer tillrättalagda. Med en tjänstevikt under ett ton, reptilsnabb gasrespons och knäckebrödskrispig styrkänsla har man bilen med sig i varje läge.

Länge var 205 GTI en billig bil men på senare år har priserna stigit i och med att utskrotningen varit omfattande. Har du tur att hitta ett fint omodifierat exemplar med alla originaldetaljer och i bra bruksskick på plats får du räkna med 50 000 kronor och uppåt.

**Lågmilare kostar lätt** det dubbla och i England såldes för en tid sedan ett extremexemplar för över 300 000 kronor. Det är många som vill återuppleva 1980-talet just nu.




## Specifikationer | Peugeot 205 GTI 1,6 1985 (1,9 1989)

**Nypris:** 69 900 kr (99 900 kr).
**Värde i dag:** 50 000 – 75 000 kronor. *
**Motor:** Rak fyra med en remdriven, överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. Vattenkyl-ning. Volym 1 580 (1 905) cm3. Max effekt 105 (122) hk DIN vid 6 250 (6 000) r/min. Max vrid-moment 134 (165) Nm vid 4 000 (3 000) r/min.
**Kraftöverföring:** Tvärställd motor fram, framhjulsdrift. Femväxlad manuell låda. Golvspak.
**Mått:** Axelavstånd 242 cm. Längd/bredd/höjd 380/160/140 cm. Spårvidd fram/bak 139/132 cm. Tjänstevikt 970 kg. Tank 50 liter.
**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram, torsionsfjädring bak. Fram fjäderben och triangellänkar, bak halvstel axel. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.
**Styrning:** Kuggstång, ej servo. 3,8 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 10,8 m.
**Hjul:** Lättmetallfälgar, bredd 5,5 (6,5) tum, däck 185/60-14 (195/55-15).
**Bromsar:** Skivor fram (och bak från 1989). Servo.
**Fartresurser:** Toppfart 190 (202) km/h. Acceleration 0–100 km/h 9,5 (8,5) s.
**Förbrukning:** 0,78 (0,81) l/mil blandad körning.
*Källor: Jan Ulléns Bilfakta, originalbroschyrer.*
* Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad.




## Livscykeln

**1983** Peugeot 205 introduceras i februari i fyrdörrarsutförande. Samtidigt tillkännager företaget att man ska ställa upp i rally-VM med en 205. En ny era för Peugeot har inletts.

**1984** 205 GTI 1,6 debuterar i januari. Med 105 hk och tuff tredörrarskaross med djup frontspoiler, breda dekorlister och skärmbreddare i plast samt 14-tumsfälgar ser den precis så rolig ut som den är att köra.

**1985** Den börjar säljas i Sverige hösten -84. Priset är 69 900 kronor i grundutförande. I februari vinner 205 Turbo 16 Svenska rallyt. Detta utnyttjas givetvis i marknadsföringen.

**1986** På andra marknader ökas effekten till 115 hk genom bearbetat topplock med större ventiler. I Sverige gäller fortfarande 105 hk. Pininfarinabyggda cabrioleten CTI lanseras. Med störtbåge och förstärkningar väger den 50 kg mer.

**1987** 1,9-litersmodellen med 130 hk börjar säljs parallellt med 1,6. Större slaglängd ger 1 905 cc. Bättre vridmoment och givetvis ökade fartresurser. 15-tumsfälgarna är ohyggligt snygga. I Sverige säljs bara 1,6 men den har fått läderklädd ratt.

**1988** Ny instrumentpanel, treekrad ratt, annan klädsel, bättre ventilation och rostskydd. Den svenska varianten får 1,9-litersmotorn men den är nedtrimmad till 105 hk och kopplad till en katalysator.

**1989** Äntligen får svenskarna 1,9-litersmodellen fullt ut, i alla fall nästan. Utförandet är det samma med 15-tumshjul, skivbromsar bak och uppgraderad inredning med halvläderklädsel. Med katalysatorn är effekten 122 hk.

**1990** Mönstret på klädseln i stolarna ändras igen. GTI är den mest sålda 205-varianten i Sverige. Grundpriset är 105 900 kr, en Golf GTI 16V kostar 144 500 kr.

**1991** Ny form på bakljusglasen, vita blinkers fram. Fjärrstyrt centrallås standard, ABS-bromsar som tillval, liksom servostyrning. Specialmodellerna Le Mans (blåmetallic) och Monte Carlo (mörkgrön metallic) börjar säljas.

**1992** Sista årsmodellen i Sverige, ABS är nu standard men inte servostyrning. I september läggs produktionen av GTI 1,6 ned.

**1994** I april läggs produktionen av GTI 1,9 och CTI ned. Totalt tillverkades 332 942 GTI och 72 125 cabrioleter. Andra delar av 205-serien fortsätter tillverkas fram till 1998 i över fem miljoner exemplar.

Klassiker

# 10. Belgisk Standard

Publicerad 2019-04-12, 7:00

**Text Mårten Carlsson**

**I Belgien monterades Standard Vanguard av det anrika Imperia.**




Standard Vanguard var en helt ny modern efterkrigsbil när den presenterades 1947, men den kom inte att beröra England så mycket. Premiärvisningen skedde i Bryssel och Vanguard var mest inriktad för export. Ganska snart började den sättas ihop på olika marknader, här **i Sverige hos ANA**, i Schweiz hos AMAG, och hos AMI i Australien.

Från 1950 byggdes den även hos Imperia i Liège. Imperia grundat 1904 tillhörde en gång de stora Belgiska märkena bland Nagant, Minerva, Metallurgique och Excelsior. Det gick även så bra att man köpte upp tre av dom. Men så kom 30-talets depression, och Imperia slog sig ihop med den fjärde, Minerva, för att försöka överleva. Dessa år tillverkade man i huvudsak tyska Adler, som fick annan front, huv och skärmar för att behålla någon slags identitet.

Den modifierade Adlern fortsatte man med ett kort tag med efter kriget. I augusti 1948 började man även sätta ihop Standard Vanguard. I Belgien gjorde man ett par egna varianter. 1950 kom en pickup, en sådan gjordes redan i Australien men Imperias variant skiljde sig på en del detaljer. Från 1951 erbjöd man även en elegant cabriolet. Vid sidan av dessa modeller satte man även ihop ett antal Triumph Mayflower och 1800 roadster.

1957 tog det slut för Imperias räkning då Standard satte upp en egen anläggning i Belgien. Men bara några år senare, 1963, upphörde Standard som märke själva.







*Imperias snygga Vanguard cabriolet.*



Klassiker

## 11. Quiz: Bilar på frimärken

Publicerad 2019-04-12 18:00

**Text Mårten Carlsson**

**KLASSIKERNÖTEN 387**

**Har vi några filatelister bland våra läsare? Nu blir det frimärken med bilmotiv, jorden runt på tio frågor om dessa små frankeringslappar.**




Starta quizet!



Klassiker

## 12. Grattis Vauxhall Velox!

Publicerad 18 april **2009**

**I dag när Valdemar och Volmar har namnsdag vill vi uppmärksamma Velox.**



Velox är latin för hastig, snabb. Detta utmärkta namn användes länge av Vauxhall, första gången på 1920-talet. Så kallades en låg **tourerkaross** som 1919-1927 monterades på **30/98**, en Vauxhall som kan jämföras med samtida Bentley. Redan 1925 köpte GM Vauxhall och bilarna fick med tiden alltmer amerikansk prägel. Under åren 1948-1965 användes namnet Velox på en lång rad **sexcylindriga** mellanklassare.




*Vauxhall garanterade en toppfart av 100 mph för OE 30/98 om den fabriksbyggda Veloxkarossen strippades på onödig vikt. Motorn var en toppventilfyra på 4,2 liter med en effekt av 112 bhp, sensationella siffror i mitten av 1920-talet.*




*En tidig muskelbil var Velox 1948-1951 med en 2 ¼-liters toppventilsexa i en kaross som i sin grundform var avsedd för en hälften så stor fyra. Den var modern med rattväxel och hel soffa fram.*




*En helt ny formfulländad Vauxhall möter Er... Så var tilltalet i broschyren för Velox av årsmodell 1952. En helt ny bil som bara ärvt motorn från föregångaren men en modern kortslagig motor kom redan 1953.*



*Ny motor igen 1961, nu på 2,6 liter och 113 hk, det var 23 hk mer än vad ärkekonkurrenten Ford Zephyr hade. Karossen omarbetades också och blev mindre radikal än ursprungsformen från 1958.*

*Här är en Velox i sin sista uppenbarelseform. Karossen var ny inför 1963 och på sista årsmodellen1965 hade motorn borrats upp till 3,3 liter.*

SkLT SKARABORGS LÄNS TIDNING

## 13. Theo Wernersson vann i Italien

2019-04-17

**MOTORSPORT Förra helgen kördes den 30:e upplagan av minnesracet efter Andrea Margutti i South Garda, Italien.**

**Theo Wernersson från Öttum var en av få svenskar som deltog.**

Andre Margutti är ett populärt race nere i Italien där flera av dagens F1-förare har kört, men bara ett fåtal har lyckats vinna.

Theo Wernersson hade fin fart hela helgen och efter kvalheaten stod han i ruta 3 i förfinalen, som han lyckades vinna efter en omkörning på sista varvet.

I finalen stod Theo i pole position och efter att varit i ledningen samtliga 16 varven, och dessutom kört snabbast varvtid, korsade han mållinjen som etta - endast 0.4 sekunder före tvåan.

Theo Wernersson blir en av de fåtal svenska förare som lyckats vinna en tävling nere i Italien och än färre har lyckats titulera sig mästare av tävlingen Andrea Margutti.

Theo kommer att köra ett fåtal tävlingar i Sverige och satsar hårdare på EM och VM senare i sommar.




***Theo Wernersson efter** segern.*
**Foto: PRIVAT**

**SLUT**